



26371

Verlagsdruck aus der baltischen Wochenschrift für Landwirthschaft,
Landwirthschaft und Handel, Organ der kaiserlichen, livländischen gemein-
nützigen und ökonomischen Sozietät, Nr. 17, 1894.

Vorwort.

Auf den Rath des Grafen Berg auf Schloß Sagnitz erscheint der vom Unterzeichneten im Januar 1894 auf der Sitzung der ökonomischen Sozietät gehaltene öffentliche Vortrag, durch statistische Daten und Quellenangaben wie auch inhaltlich etwas erweitert, im Druck, um so für die Beurtheilung unserer wirthschaftlichen Nothlage und die Mittel zur Hebung derselben einen Anhalt zu geben und die Nothwendigkeit der Abhülfe allen Patrioten an's Herz zu legen.

Ueber Wasserwege als Mittel zur Hebung der wirthschaftlichen Krisis in Livland.

Ganz Europa macht seit längerer Zeit eine landwirthschaftliche Krisis durch, welche zum wirthschaftlichen Ruin führen wird, falls nicht baldige Hülfe eintritt. Am deutlichsten zeigt sich das im schutzlosen England. Dort sind die Pachtsätze pro Acre (ca. $\frac{1}{3}$ Dessjätine) von ca. 20–30 Rbl. zu Anfang der 70-er Jahre auf 5–12 Rbl. herabgegangen ohne voraussichtlich den niedrigsten Stand erreicht zu haben. Das bedeutet für Britannien einen Gesamttrentenausfall von ca. 500 Millionen Rbl. jährlich. Während sonst bei steigender Kultur das Ackerland zunimmt auf Kosten von Wald, Weiden, Wiesen, ebenso die Bevölkerung auf dem Lande, hat in England

das Pflugland, wie folgt, abgenommen. Es waren unter dem Pfluge:

1872	11 697 000	Acre
1882	10 620 000	"
1892	9 328 000	"
1893	9 171 000	"

Dasselbe ist also, laut Bericht vom Board of Agriculture, bereits um 21 Prozent gesunken. Auch die vom landwirtschaftlichen Erwerb lebende Bevölkerung ist zurückgegangen, indem dieselbe nach Professor Bachhaus heute nur $1\frac{1}{3}$ Millionen von 28 Millionen Gesamtbevölkerung ausmacht, also nur ca. 5 Prozent. — Viel schwerer noch drückt die Krisis in Deutschland auf die Landwirtschaft, in der nach Professor Bachhaus 17 Prozent der Bevölkerung ihren Erwerb finden, obgleich der Schutzoll den Druck der auswärtigen Konkurrenz mildert. In Rußland jedoch mit seinen 70—80 Prozent vom landwirtschaftlichen Erwerb lebender Bewohner sind diese schutzlos der Schwere der Krisis ausgesetzt. Um das an einem Beispiel klar zu machen, seien die Preise angeführt, die hier in Livland für unsere hauptsächlichsten Feldfrüchte gezahlt werden, Roggen, Gerste, Kartoffeln, und diese Preise auf ein Gut bezogen, das 1000 Lofstellen groß ist und in 10 Feldern bewirtschaftet wird, von denen, wie landesüblich, 2 Roggen, 2 Gerste und 1 Kartoffeln tragen.

Die Durchschnittspreise pro Tschetwert waren für:

	1880	1881—1893
Roggen	9—12 Rbl.	6—9 Rbl.
Gerste	6—9 "	5—8 "
Kartoffeln	180—270 Kop.	120—200 Kop.

Im Durchschnitt ist somit der Preis pro Tschetwert für Roggen um 2 R., für Gerste um 1 R. und für Kar-

toffeln um 60 Kop. gefallen. Rechnen wir an Ertrag pro Dessjätine für Roggen und Gerste je 9 Tschetwert und für Kartoffeln nur 60 Tschetwert, um uns den mittleren Ernten des ganzen Landes möglichst zu nähern, so ergibt das bei:

Loftt.	Tschetw.	Rubel
200 Roggen à 9 Z. (3 Tsch.)	= 600 zu 2 R.	= 1200
200 Gerste à 9 „ (3 „)	= 600 „ 1 „	= 600
100 Kartoff. à 60 „ (20 „)	= 2000 „ 60 R.	= 1200

Das macht in Summa 3000 Rubel, die aus den genannten 3 Hauptfrüchten weniger erzielt werden. Das entspricht einem Minderertrag von 3 Rbl. pro Loftstelle oder 9 R. pro Dessjätine. Livland besitzt ca. 2 200 000 Loftstellen (ca. 733 000 Dessjätinen) Ackerland, hat somit seit 1881 etwa die jährliche Rente von 6 600 000 Rbl. eingebüßt. Kommt keine Hülfe, wird dieser Zustand vielmehr dauernd, so ist der Bodenwerth des Ackers um 132 000 000 Rbl. gesunken. Diese Zahlen sollten dem Gleichgültigsten den Ernst der Lage nahe legen und die maassgebenden Persönlichkeiten auf ihre Pflicht aufmerksam machen, sich dem wirthschaftlichen Wohle des Landes mehr zu widmen, als das bisher dank günstigeren Zeiten nöthig war, wo die steigenden Bodenpreise und der durch den Bauerlandverkauf bewirkte Aufschwung sie solcher Pflicht überhob.

Wenden wir uns nun der Erforschung der Ursachen dieses Preisrückganges und des damit verbundenen Niederganges der Landwirthschaft zu, so sehen wir an der Hand des Professor Paasche (in den Jahrbüchern für Nationalökonomie), wie die Produktion von Getreide in den Europa mit billigem Korn überschwemmenden Ländern

an Umfang zugenommen hat. In den vereinigten Staaten von Nordamerika waren mit Weizen bebaut:

1870 . . .	19	Millionen Acre
1880 . . .	37	" "
1890 . . .	39½	" "

Es hat sich somit das Anbauterrain verdoppelt. Seit der Eröffnung des Suezkanals strömt indischer Weizen und jetzt sogar auch Roggen nach Europa, ebenso hat Australien nicht nur die europäische Wollproduktion so gut wie todt gemacht, sondern überschüttet jetzt England, unseren besten und maassgebenden Käufer, mit fertigen Produkten der Landwirthschaft, als Butter, Käse, Fleisch, die alle in besonderen, mit Kühlvorrichtungen versehenen Schiffen transportirt werden und in vorzüglicher Qualität nach den neuesten Berichten (baltische Wochenschrift vom April 1894) bereits auf dem berliner Markt erschienen sind. Ebenso nimmt der Export Argentiniens von Jahr zu Jahr rapid zu.

Sind nun Aussichten auf baldige Abhülfe vorhanden? — Nordamerika hat noch einhalb mal so viel Weizenboden, der nur auf lohnende Preise wartet, um in Nutzung genommen zu werden; Australien erschließt durch beständige Eisenbahnbauten immer fernere Gebiete der landwirthschaftlichen Nutzung, das Gleiche thut Argentinien und auch das Innere Rußlands überschüttet dank den billigen Zonen- resp. Staffeltarifen uns mit billigem Getreide, während Deutschland seinen, wenn auch herabgesetzten Getreidezoll beibehält und Italien und Frankreich soeben den Zoll auf Getreide wiederum erhöht haben.

Zu alledem tritt die immer höhere staatliche Besteuerung der Landwirthschaft und ihrer Nebenbetriebe, wie z. B. der Brennerei und Brauerei, die Einführung

und Vervierfachung der Deffjätinensteuer 2c. 2c. Dabei bestehen die der Landwirthschaft direkt schädlichen Zölle auf landwirthschaftliche Maschinen, Geräthe, Kunstdüngemittel 2c. fort; auch die Besteuerung der Gesellschaften für gegenseitigen Schutz vor Feuerschäden, bei denen jeder geschäftliche Gewinn absolut ausgeschlossen ist und deren Aufgabe nur die Sicherung der Betriebsfähigkeit der Landwirthschaft ist, muß in diesem Zusammenhange genannt werden. Da der Staat uns also nicht hilft, müssen wir selbst auf Mittel zur Abhülfe sinnen.

Weil nach obigen Ausführungen es unwahrscheinlich ist, daß die Preise der landwirthschaftlichen Produkte in absehbarer Zeit steigen werden, so ist es unsere Aufgabe die Produktionsunkosten herabzusetzen. Das kann geschehen:

I. Durch Herabsetzung des Zinsfußes und Schaffung billigeren, wenn auch kurzterminirten Kredits. Die livländische Kreditsozietät hat bereits Schritte gethan, um den Zinsfuß ihrer Pfandbriefe um 1 Prozent zu mindern; sie wird hoffentlich auch dem kurzterminirten Kredit ihre Aufmerksamkeit zuwenden, welcher den Landwirth vor Nothverkäufen schützen soll, ohne die Spekulation zu fördern.

II. Wird es unsere Aufgabe sein bei der Staatsregierung um Aufhebung der Zölle auf landwirthschaftliche Maschinen, Geräthe und Kunstdüngemittel zu petitioniren, da nur bei billigeren Preisen dieser Hülfsmittel der Produktion die Unkosten derselben gemindert werden und die Produktion nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ steigt, was uns vielleicht wieder konkurrenzfähig machen könnte.

III. Müssen wir die Frachtzahlungen zu

mindern suchen. Ihr Einfluß sei durch folgendes Beispiel erläutert.

Ein mittelstarkes Pferd schleppt :

auf weichem Moorboden	ca.	6 Pud
auf gewöhnlicher Landstraße „	30	„
auf der Chaussée	60	„
auf eisernen Schienen	400	„
auf dem Wasser	6000	„

es kann also dieselbe Last annähernd mit gleichen Unkosten bewegt werden

auf dem Landwege	1 Werst
auf der Eisenbahn	13 „
auf dem Wasser	200 „

Daß das Bedürfniß nach solchem billigeren Frachtverkehr sehr groß ist, beweisen uns die Ziffern der auf der Riga-Pleskauer-Bahn beförderten Lasten.

Nach den Berichten der Bahnverwaltung wurden befördert, resp. dabei vereinnahmt:

1889	5 000 000 Pud	496 000 Rbl.
1890	7 200 000 „	884 000 „
1891	9 500 000 „	1 026 000 „

Eine wie günstige Sprache obige Ziffern für die Verkehrsentwicklung in Livland auch reden, dürften sie doch die Möglichkeit weitaus nicht erschöpfen. Denn die Tarife sind für viele Produkte zu hoch, das oftmalige Wechseln der Tarife konnte nicht ohne Einfluß bleiben, weil dadurch jede größere Unternehmung erschwert, ja unmöglich gemacht wurde; schließlich ist das Verfrachten wie auch die Abfuhr von der Bahn mit so vielen Extrunkosten, Weiterungen und Aufenthalt verknüpft, daß dadurch allein schon die Vortheile der Eisenbahn stark eingeschränkt werden, viele Gegenstände überhaupt gar-

nicht diese Fracht ertragen können, wie aus folgendem Auszug aus dem Berichte des Rigaer Börsenkomiteés hervorgeht. Es sind hiernach zum Hafenort Riga und von Riga in's Land hinein in den Jahren 1890 und 1891 auf der Pleskau-Rigaer-Bahn befördert worden :

	Zufuhr	Abfuhr
Gyps	45 Pud	5 511 Pud
Kalk	600 "	482 "
Kalksteine	61 "	— "
Zement	230 "	29 141 "
Thon und Erde . .	406 "	4 216 "
Kacheln u. Chamotte-		
steine	22 "	8 184 "
Ziegeln	1 332 "	9 619 "
Schwellen	179 820 "	— "
Holz-Baumaterial . .	111 182 "	14 969 "
Nußholz	2 992 "	25 783 "
Holzwaaren	2 764 "	9 167 "
Brennholz	85 617 "	— "
Holzmasse	— "	4 156 "
Heu	846 "	82 "
Stroh	— "	— "
Pflanzen und Blumen	222 "	2 643 "
Kohl	147 "	— "
Rüben und Zwiebeln	547 "	188 "
Kartoffeln	5 032 "	171 "
Düngemittel	318 "	362 827 "
Torf	247 "	254 "
landw. Maschinen .	531 "	17 025 "

In Summa 392 961 Pud 490 418 Pud
zusammen 883 379 Pud d. i. nur 5·3 Prozent der
in diesen beiden Jahren beförderten Gesamtfracht.

Da der Bedarf Rigas wie auch der Verkauf in's Innere Livlands in allen obigen Artikeln ein unvergleichlich viel größerer sein muß, so liegt die Annahme nahe, daß die theuren Frachttarife die Beförderung obiger Artikel per Eisenbahn fast unmöglich gemacht haben. Alle diese Momente verweisen uns auf die Prüfung des bisher billigsten Verkehrsmittels, nämlich der Wasserwege.

Die Wohlhabenheit und Blüthe der Staaten ist seit dem Alterthum bis heute vom Wasserverkehr abhängig gewesen. Das lehren uns die Aegypter, Phönizier, Griechen, Römer, Spanier, Holländer, Engländer. Der Dreizack Neptuns ist allezeit der Zauberstab gewesen, der die Blüthe dieser Länder hervorrief. Wie sehr man aber auch heute noch bestrebt ist, den Wasserverkehr bis in's Innere der Länder auszudehnen und zu fördern, erhellt aus folgenden Daten über die Schiffbarkeit der Flüsse und Kanäle, die der rigaer Industriezeitung entnommen sind. Es haben

	Flüsse	Kanäle	Summa	pro □-M. Werst
Deutschland	3152 Meilen	264	3416	2
Frankreich .	1080	„	630	1710
England . .	381	„	625	982
Holland . .	68	„	186	254
Rußland . .	4188	„	175	4363

Rußland hat somit im Verhältniß zu seiner Größe 7 mal weniger Wasserwege als Deutschland und 10 mal weniger als Holland; dabei besitzt Rußland über 10 000 Meilen Flußläufe, von denen jedoch nur rund 4200 schiffbar, während weitere 3000 nur flößbar sind und der Rest von ca. 3000 Meilen weder schiffbar noch flößbar ist.

Livland müßte, um Deutschland hierin gleichzukommen, 1700 Werst schiffbare Flüsse oder Kanäle aufweisen ;

statt dessen werden von der stolzen Düna nur 15 Werst, von der Pernau 5 Werst und 60 Werst vom Embach befahren, weil unsere Ströme Düna, Na, Gwst, Pernau, Embach u. s. w. voller Hindernisse sind, deren Beseitigung bisher vergeblich angestrebt worden ist.

Erwähnt sei hier auch, daß z. B. in Deutschland die Frachtenbeförderung zu Wasser bereits heute nach Angaben von Schlichting auf Kilometertonnss reduziert den Frachtenverkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands zusammen übertrifft. — Nach deutschen Angaben obiger Autorität beträgt die Wasserfracht im Durchschnitt beim Fluß- und Kanalverkehr annähernd:

1	Rop.	pro	Rud	bei	100	Werst
2	"	"	"	"	300	"
3	"	"	"	"	600	"

Es würde also ein Kanalboot von 6000 Pud Tragkraft von Dorpat nach Riga ca 100—125 Rbl. Fracht kosten, während dieselbe Last auf der kürzeren Eisenbahn 500—600 Rbl. kostet. Das ergibt eine Differenz von 400—475 Rbl. zugunsten der Wasserfracht. Um den Einfluß dieses Unterschiedes zu veranschaulichen, sei wiederum auf das Gut mit 1000 Lofstellen Acker zurückgegriffen, dessen Produktion und Konsumtion sich auf Grundlage des bisherigen Verkehrs an der Eisenbahn gelegener Güter, etwa wie folgt, stellen würde. Produzirt werden: Roggen, Gerste, Hafer, Flachs, Weizen, Spiritus, Butter, Käse, Milch, Schmand, Mastochsen und Kühe, Schafe, Schweine u. s. w. in Summa ca 12 000 Pud; konsumirt dagegen werden: Salz, Petroleum, Kunstdünger, Gyps, Kalk, Eisen, Steinkohlen, Heringe, Saaten, Maschinen, Geräthe, Kraftfutter, Vudenwaaren, Kolonialwaaren und Getränke u. s. w. ca 9000 Pud.

Nehmen wir an, daß von diesen 21 000 Pud gleich 35 Waggonladungen nach wie vor 15 per Eisenbahn bewegt werden, also nur 12 000 Pud per Wasserweg aus Dorpat nach Riga gelangen, so bedeutet das eine Ersparniß von 800—950 Rbl. für dieses Gut, also fast 1 Rubel pro Lofstelle. Hierbei sind jedoch die vielen Produkte, namentlich alle Waldprodukte, ferner Torf, Ziegeln zc. und andere bisher unverwerthbare Dinge, wie Feldsteine, Thon, Lehm, Pflastersteine u. s. w. noch gar nicht berechnet, welche fast auf jedem Gut zu haben sind, während in den Städten bei den Bauten, z. B. in Riga, Fundamentsteine aus Desel zu Wasser bezogen werden, natürlich zu sehr hohen Preisen.

Um ein weiteres Beispiel für die zu erwartende Frachtenverbilligung zu liefern, sei angeführt, daß Verfasser im Juni 1893 auf einer Farm im Innern Englands kaukasischen Mais antraf von derselben Qualität, wie er damals per Eisenbahn zur Spiritusproduktion in großen Mengen nach Estland und Livland bezogen wurde. Loko Farm in England kostete der Mais 62 Kopfen, während wir 78—85 Kop. bezahlt hatten und zwar loko Eisenbahnstation. Die Frachtdifferenz zu Wasser von Rostow nach London resp. Rostow-Riga betrug aber nur 3—4 Kop. pro Pud. Livland und Estland hätten also bei genügend entwickelten Wasserstraßen 13—20 Kop. pro Pud, also auf die damals bezogenen ca 2 Million Pud Mais mindestens 300 000 Rbl. sparen können.

Welche Wasserstraßen wären für Livland von Nutzen? Die Düna nebst der Gwst berührt nur den Süden Livlands, allerdings auf einer langen Strecke; die Hindernisse und jedoch nach dem Bericht des Rigaer Börsenkomitées namentlich in dem von Livland berührten Theil so groß,

daß vorläufig dieses Projekt Livland weniger Gewinn verspricht, als z. B. die Verbindung von Düna-*Na-Emb*-bach, nebst Beseitigung der Hindernisse.

Diese Wasserstraße würde fast ganz Livland vom Süden bis Norden zugute kommen und fast 600 Werst an Länge haben, dabei direkt und indirekt fast sämtliche Städte und Flecken Livlands berühren, den bevölkertsten Theil des Landes durchschneiden und durch eine große Anzahl von Nebenflüssen noch weiter ausgedehnt werden können. Erforderlich wäre es dabei vom Stintsee aus durch den Weißensee einen Kanal zur *Na* zu graben; die *Na* hinauf bis Stackeln zu reguliren; von Stackeln durch den Trelmoor voraussichtlich einen Scheitellkanal bis Walf und im Flußthal der Peddel bis zum Embach einen Kanal zu graben. Damit wären die großen Hindernisse überwunden, während die Hindernisse bei Soor, an der Wirzjerwmündung in den Embach, bei Kerrafer u. s. w. nicht wesentlich zu nennen sind. Damit wäre die Straße von Riga bis Pleskau offen.

Die Vortheile dieser Wasserstraße sind folgende:

I. Jedermann kann in eigenen Booten fahren, falls die Bauart der Boote bestimmte Dimensionen nicht überschreitet; man ist also nicht an einen Unternehmer gebunden.

II. Jedermann kann seine Frachten laden, wann, wo, wie und solange er will, was ein wesentlicher Vortheil gegenüber der Eisenbahn ist.

III. Durch die freie Konkurrenz der Frachtsäke ist eine schädliche Monopolisirung ausgeschlossen.

IV. Der Wasserverkehr bildet einen Erwerbszweig armer Volksklassen.

V. Der Bau einer Wasserstraße entzieht dem Lande

Summen nicht, vielmehr kommen alle Aufwendungen demselben sogleich wieder in Arbeitslöhnen zc. zugute.

VI. Erst durch Riga als Stützpunkt ist die Wasserstraße als wirklich gesichert zu erachten. Denn Riga mit seinem ausgezeichneten Hafen, mit seinen alten Handelsverbindungen, als bedeutendste Stadt derselben Provinz und Zentrale der Verwaltung ist für den Absatz und Konsum der Produkte des flachen Landes von der größten Bedeutung.

VII. Direkt mit einander verbunden werden Riga, Wenden, Wolmar, Walk, Dorpat, Tschorna, Gdow, Wöhs, Pleskau; indirekt Schloß und Pernaue.

VIII. Der Binnenlandverkehr wird dadurch ungemein entwickelt werden. Der Städter erhält billigere Nahrungsmittel, Baumaterialien, Brennholz zc.; die Landbevölkerung wird billiger einkaufen und eigene Produkte leichter absetzen; die Abfälle der Städte werden Verwerthung finden.

IX. Durch die Nebenflüsse und den voraussichtlich weiteren Ausbau der Wasserstraßen wird $\frac{2}{3}$ von Livland direkt oder indirekt davon Nutzen ziehen.

X. Der Einfluß des seiner Vollendung entgegengehenden Nord-Ostseekanals auf unsern künftigen Absatz ist voraussichtlich ein günstiger, da er der Schifffahrt wesentliche Vorzüge zuwendet durch Abkürzung der Fahrtdauer, durch Vermeidung des gefährlichen dänischen Sundes. Nach Befecte würde dieser Kanal für Dampfer bei $8\frac{1}{2}$ Seemeilen pro Stunde Fahrt, wobei die Durchfahrt inkl. Aufenthalt 22 Stunden betragen würde, die Strecke von Riga nach Hamburg um 44.9 Stunden

Bremen	"	32.5	"
--------	---	------	---

Amsterdam um 27 Stunden

Rotterdam „ 22 „

Hull „ 15 „

Newcastle „ 6 „

Leith „ 3·5 „

kürzen; Segelschiffe würden 3—5 Tage sich ersparen. Der dänische Sund genießt, seiner vielen Strandungen wegen, eine traurige Berühmtheit; heißt doch die Nordspitze Jütlands der Kirchhof der Schiffe. Nach offiziellen dänischen Angaben erfolgen im Durchschnitt 216 Strandungen jährlich, in einem Jahr (1878) sind es aber über 400 gewesen.

Um nun auch die Nachteile der Wasserstraßen hervorzuheben, sei in erster Linie dessen erwähnt, daß bei uns im Norden nur während 6—7 Monaten die Schifffahrt überhaupt möglich ist, wir also entweder uns darauf möglichst einrichten müssen nur diese Zeit auszunutzen, oder aber im Winter Schlitten und Eisenbahn an die Stelle treten lassen müssen. Ein weiterer Nachtheil ist die Langsamkeit der Beförderung: von Dorpat nach Riga etwa 36 Stunden, zurück 48 Stunden. Dagegen haben wir zu bedenken, abgesehen natürlich vom Personenverkehr, daß die Waarenzüge ja auch nicht dann abgehen, wann wir etwa mit dem Verladen der Fracht fertig sind, sondern oft erst am andern Tag; daß ferner auf den Zentralstationen durch Anhäufung von Waggons oder andere Ursachen erfahrungsmäßig die Waaren gleichfalls liegen bleiben, in Summa also auch nicht schneller per Eisenbahn von Dorpat nach Riga befördert werden; daß wir überhaupt nie sicher wissen, wann sie ankommen; daß wir immer gezwungen sind 1—2 Tage vorher Waggons zu bestellen und mit hohen Strafen für unausgeladene

Waggons belegt werden, trotzdem die Eisenbahnverwaltung dem Empfänger gegenüber nicht verpflichtet ist die *un-*
garantirte Ankunft der Waggons anzuzeigen. Alles dieses fällt fort beim Wasserverkehr, die Ankunftszeit ist genauer zu bestimmen, des Lagern und Umladen z. B. in's Schiff in Riga ist auch nicht annähernd mit den Kosten verbunden und niemand hindert einen sofort nach Befrachtung abzufahren. Nach allen Erfahrungen, welche wir mit dem Eisenbahnverkehr gemacht haben, können wir daher wohl sagen, der Wasserverkehr werde faktisch gleich schnell, sicherer, präziser, und bequemer von statten gehen.

Gehen wir nun zur Frage der Rentabilität der Wasserstraße über, so sind vorläufige Daten schwer zu beschaffen, schon weil die Kosten des Unternehmens ja erst durch Voranschläge festzustellen sein werden, welche zur Zeit noch ausstehen. Fassen wir darum nur den Holzverkehr auf der Na nach den Berichten des Rigaer Börsenkomité's in's Auge, setzen wir ferner voraus, daß durch den Na-Embach-Kanal bei niedrigster Schätzung reichlich ein ebenso großes Holzquantum zu erwarten ist, so können wir aus diesen Daten schon ersehen, daß recht hübsche Einkünfte in Aussicht stehen.

Nach den Angaben, welche dem Börsenkomité zugegangen sind, betragen die Gesamtlösungskosten auf der Na bis Riga ca. 20 Kop. pro laufenden Faden, hiervon sollen annähernd 10 Kop. auf den Transport aus der Na übers Meer und in die Düna hinein zu rechnen sein. Die Unkosten sollen wegen der in der Namündung infolge bewegter See oft wochenlang nothwendigen Lagerung, wegen des dennoch oft vorkommenden Zerschellens durch Seegang u. s. w. so bedeutend sein.

Die Flöſſung auf der Aa betrug:

	1888	1889	1890	Summa.
I. Balken . . .	39 500	23 600	18 000=	81 000
II. Brücken . . .	7 100	5 700	9 200=	22 000
III. Mauerlatten .	15 150	13 600	11 200=	39 950
IV. Doppelschwellen	184 000	238 100	238 500=	660 600
V. Klöße	—	4 400	— =	4 400

Nehmen wir nun an, daß die Balken und Brücken im Durchschnitt vier Faden, die Mauerlatten drei Faden, die Doppelschwellen und Klöße einen Faden lang sind, so ergibt das à 10 Kop. pro Faden 119 725 Rbl. In der Voraussetzung, daß in Zukunft für die Benutzung des Aa-Dünakanals etwa 5 Kop. pro Faden erhoben würden — für das aus Nordlivland und dem Umkreise des Peipussees kommende Holz dürften für den Embach-Aa- und Aa-Dünakanal zusammen 10 Kop. pro Faden erhoben werden — so erhalten wir rund 60 000 Rbl. von dem bereits bestehenden Floßverkehr. Hierbei sind auch alle anderen Waldprodukte noch garnicht gerechnet, als Brennholz, Planen, Bretter u. s. w. — Die unten folgende Schilderung der Rentabilität und des Einflusses des Wasserverkehrs in Finnland wird sicherere Schlüsse ziehen lassen, als vorläufige Erhebungen es vermöchten.

Zuvor aber gilt es an die wichtigste Frage, die der Kapitalbeschaffung, heranzutreten. Auf eine gelegentliche frühere Anfrage des Grafen Berg zu Schloß Sagnitz, betreffend Stellungnahme und Unterstützung solcher Unternehmungen in Livland, antwortete der damalige Minister der Wegekommunikation, Erzellenz von Hübenett: „Lieber Graf, ich werde Sie in diesem so nützlichen Unternehmen in jeder Weise unterstützen, nur verlangen Sie kein Geld!“ — Da nun doch kaum anzunehmen ist, daß

diese Stellungnahme der Regierung sich geändert habe, also auf Konzessionirung des Baues, auch wohl Berechtigung zur Erhebung von Abgaben, Expropriationsberechtigung und Finanzierung des Unternehmens Aussicht ist, so müssen wir selbst die Geldmittel beschaffen. Selbstverständlich ist es, daß Jedermanns Hülfe in Stadt und Land erwünscht ist, den Grundstock jedoch müßten die am meisten theilhaftigen Körperschaften liefern und zwar der rigaer Börsenverein, die livländische Kreditsozietät und die livländische Ritterschaft. Daß die rigaer Börsenkaufmannschaft ein Interesse an der Sache hat, weil hier dem darniederliegenden Handel durch Eröffnung dieser Wasserstraße ein bedeutendes Zufuhrgebiet gewonnen werden kann, liegt auf der Hand. Der rigaer Börsenkomité hat ähnliche und noch größer angelegte Unternehmungen in weit ausschauender Weise angeregt und bisher jede nützliche und dem Handel Rigas förderliche Einrichtung nach Kräften unterstützt. Die livländische Kreditsozietät ist in's Leben gerufen worden zur Förderung der Landwirthschaft und Hebung des Bodenwerthes in Livland, es ist somit ihre Pflicht dem Niedergang der Landwirthschaft und des Bodenwerthes vorzubeugen und dadurch das Vertrauen in die eigne Zahlungsfähigkeit sich zu erhalten. Die livländische Ritterschaft, als Vertreterin der Interessen des flachen Landes, hat dafür zu sorgen, daß die Steuerkraft des Landes nicht aufhöre und das Land nicht herabsinke von der erreichten Kulturstufe. Und schließlich dürfte im Hinblick auf ihren ausgedehnten Grundbesitz an der Aa ihr spezielles Interesse evident sein.

Um nur zwei Beispiele entwickelten Wasserverkehrs anzuführen, sei zuerst Dänemarks Export nur allein

nach England herangezogen. Das gegen Livland um fast $\frac{1}{6}$ kleinere Dänemark (Island und Grönland ungerechnet) exportirte 1889 nach England nach Angaben von Professor Bachhaus:

Schafe	153 000	Stück	
lebendes Rindvieh .	88 000	"	
davon Milchkühe .	44 000	"	
Schweine	21 000	"	
Pferde	2 600	"	
frisches Fleisch . .	660 000	Zentner engl.	
Butter	670 000	"	"
Gerste	300 000	"	"
Weizen	22 000	"	"

Wer diese Zahlen als für Livland nicht maaßgebend angreifen will, weil hier der fast immer offene Seeweg und das günstigere Klima fehlen, der sei auf Finnland hingewiesen, ein Land, das ein weit ungünstigeres Klima als Livland hat; dessen Bodenreichthum tief unter dem Livlands steht; dessen Bevölkerung deßhalb gezwungen ist alljährlich Getreide zur seiner Ernährung zu importiren; das zu 12 Prozent der Bodenfläche aus Seen und Flüssen besteht, während 20 Prozent Morast sind und 57 Prozent Waldboden bilden; das, trotz bedeutend größerer Gesamtfläche, doch nicht mehr Ackerland als Livland hat; das auch ohne sonstige wesentliche Hülfsmittel ist und dessen geographische Lage der Livlands ähnelt.

In der allgemeinen Bauzeitung berichtet Stuckel 1889 folgendes. Finnland besitzt 12 Kanalsysteme, welche die Verbindung der Flüsse und Seen unter sich oder mit dem Meere vermitteln. Das wichtigste System ist das des Saima, welches in der Luftlinie sich über 300 Werst erstreckt. Der Hauptkanal des Saima ist 60 Werst lang, überwindet

einen Niveau-Unterschied von 250 Fuß zwischen dem Meer und dem Saimasee durch 15 Schleusen, ist theils durch Fels gesprengt und hat ca. 5 Million Rubel gekostet. Diesen Kanal passiren jährlich 3400—3500 Schiffe (auf allen Kanälen Finnlands passiren jährlich 17 000 Schiffe). Die Rente durch Kanalabgaben betrug 1851—1886:

Einnahmen	17 500 000 Mark
Ausgaben	15 500 000 „
Rente somit	2 000 000 Mark

gleich 4 Prozent des Anlagekapitals.

Dank seiner Verkehrsentwicklung besaß Finnland 1887 bereits 1835 Segelschiffe und 318 Dampfer mit zusammen 268 000 Tonnen = 16 Million Pud Tragkraft; also laden diese Schiffe mit einemmal soviel, wie die Pleskau-Rigaer-Eisenbahn in den beiden Jahren 1890 und 1891 zusammen in Summa an Frachten befördert hat. Die Handelsflotte Finnlands übertrifft daher die gesammte Handelsflotte des europäischen und asiatischen Rußlands.

Im Jahre 1887 exportirte Finnland in abgerundeten Ziffern Werthe von Millionen Mark:

Holz	40
Butter	10
Papier	10
Erzeugnisse der Textilindustrie	14
Eisen (Maschinen u. Geräthe)	8
Tabak	4
Bier	4
Spiritus	10
Leder	7
Zucker (Erzeugnisse?)	3½

Summa 112½

Dank der günstigen Entwicklung von Handel und

Verkehr infolge der Entwicklung seiner Wasserwege ist Finnland in der Lage gewesen 1884 die direkte Personalsteuer aufzuheben.

Nachdem somit unsere wirthschaftliche Nothlage dargelegt, die Nothwendigkeit, der Nutzen und die Rentabilität der Wasserwege erwiesen sein dürften, ergeht an alle Wohlgesinnten in Stadt und Land der Ruf nach Kräften dieses gemeinnützige Werk zu fördern, nicht alles von der Regierung zu verlangen und zu erwarten, sondern selbst mit Rath und That vorzugehen, bevor es zu spät ist. Nur durch einmüthige gemeinsame Arbeit kann dieses Werk gelingen zum Wohle Livlands.

Groß-Kongota, 1894. A. von Z u r M ü h l e n.



Доволено цензурою. — Юрьевъ, 26 апрѣля 1894 г.

Druck von H. Laatzmann's Buch- und Steinbruderei in Surjew (Dorpat) 1894.